



- [...Kanu & Kajak Menü](#)
- [Copper River Artikel](#)
- [Copper River Bilder](#)
- [Copper River Bericht](#)
- [Copper River Images](#) 
- [Prince William Sound](#)
- [Stikine River](#)
- [Kodiak-Wale](#)

Ein neuer Anlauf - Copper River dies mal bis zur Küste



Kapitel
Prolog
Geografisches
Upper Copper
Paxon Lake - Start
Gulkana
Chitina
Kennicott Mine
Wieder auf dem Bach - Chitina River
Schaffen wir es diesmal - Wood Canyon
Der letzte Tag - Höhepunkt: Abercrombie Rapids
Das war's - Finale am Childs Glacier
Inside Passage - Prince William Sound
Regentage - Kenai Peninsula

Prolog:

1987 im Frühjahr erzählt mir Manfred Hilbers, daß er gerne einmal eine Großflusstour in Alaska oder Nordwest-Kanada machen möchte, so wie ich es 1984 auf dem Stikine gemacht habe. Da würde ich schon gerne mitmachen, das wäre schon interessant.

Die Suche führte uns über die Landkarte Nordwest-Amerikas z.B. den Nass-River, Skeena-River, Liard, South Nahanni und zu guter letzt der Copper River. Irgendwie hatte ich den Nassriver im Auge. Er bricht ebenso durch das Küstengebirge wie der Stikine, ist insgesamt wesentlich zugänglicher als der Stikine - zu ihm konnte man ja nur mit einem Wasserflugzeug kommen - , denn der Steward Cassier Highway führt z.T. an ihm entlang und kreuzt ihn an einem der Oberläufe. Aber es ist keine Flussbeschreibung verfügbar, alle Versuche, etwas in Kanada zu besorgen, schlugen auch bis heute, fehl. Die Erzählungen über die unzugänglichen Schluchten des Iskut-River schrecken mich vor Experimenten ab. Also findet man bei genauem Kartenstudium den Copperriver mit ebensolcher Durchbruchstrecke, genügender Flusslänge, guter Zugänglichkeit an Start und Ziel und vermutlich großartiger Kulissen mit Bergstöcken, deren Gipfel 5000m übersteigen, alles um den größten Nationalpark der Welt.

Zufällig erfuhr ich, dass die Münchener Kanuschule Haase dort mit XR-Trekking Booten Fahrten organisiert. Die Lektüre eines Artikels im Magazin Tours ließ gefährliches befürchten, dort war eine Befahrung mit Bootsverlust im Durchbruch-Canyon beschrieben. Ein Anruf bei Haase ergab, dass es ein Video für zukünftige Kunden gibt, und das Haase meint, die Tours-Fahrer müssten schon reichliche Greenhörner gewesen sein, alles harmlos, kann mit Anfängern befahren werden. Die mir vorliegenden Flußführer sind relativ unkonkret in der

Schwierigkeitsbewertung. Die Lage ist unsicher, aber interessant, zumindest machbar.

[Inhalt](#)

Geografisches



Der Copper River entspringt in den Wrangell-Mountains direkt an der Südostflanke des Vulkans Mt. Wrangell aus dem Copperglacier. Er fließt außen um den Wrangell-St.Ellias Gebirgsstock herum, um dann in Chitina durch die Chugach Mts. zum Meer durchzubrechen. In Chitina mündet der gleichnamige Chitina River, der an den Flanken des Mt.Logan (höchster Berg Kanadas) aus einem riesigen Gletscherfeld entspringt und durch das Herz des Nationalparks fließt. Die Berge rundherum haben Höhen bis zu 5000 Meter und mehr,

Mt.Logan hat über 6000m. In Kennikott-McCarthy im Zentrum des Parks gibt's eine Reihe von ehemaligen Kupferminen, deren gewaltige Ruinen ein interessantes Industriemuseum abgeben. Von Cordova an der Küste in der Nähe der Copper Mündung fuhr ab 1908 bis Mitte der 30er Jahre eine Eisenbahn an Copper und Chitina River entlang nach Kennikott.

Von Chitina bis McCarthy ist die ehemalige Eisenbahnstrecke heute eine raue wilde Straße, einige alte Brückenbauwerke aus Holz sind beeindruckende Zeugen einer vergangenen Eisenbahnzeit. Die Strecke von Cordova nach Chitina ist bisher so absolut von der Natur zurückerobert worden, dass sie selbst für Wanderer absolut unpassierbar ist; die Flussstrecke ist also absolut unzugängliche Wildnis, nur ein kurzes Stück bis Haley Creek am Wood Canyon ist begeh- und befahrbar. In der Durchbruchsstrecke gibt es zwei bzw. drei Engstellen: Wood Canyon kurz unterhalb von Chitina, Baird Canyon oberhalb des Miles Gletscher/Sees und Childs-Gletscher, wo der Gletscher den Fluss zusammendrückt. Danach folgt das große Mündungsdelta mit vorgelagerten Sandbänken und Düneninseln.

[Inhalt](#)

Der obere Teil des Copper River 1987

Schon bei der ersten Tour starteten wir von Anchorage mit einem Leihwagen, damals noch von RentADent, fuhren durch das Matanuskatal am eindrucksvollen Matanuska-Gletscher vorbei und erblickten in der Nähe von Gulkana das erste mal den beeindruckenden Copper mit seiner reißenden Strömung in einem riesigen Kießbett. Beeindruckend. Wir fuhren bis Slana, dort ist der Abzweig des Nabesnaroads, eine Rangerstation des Wrangell-St.Ellias Parks, es scheint ein relativ guter Startpunkt zu sein. Einsatz an einer Brücke am Slana River, ein kleiner Nebenfluß des Copper. Jürgen bringt unseren Chevy Impala nach Anchorage zurück und schlägt sich am nächsten Morgen erst mit dem Bus bis Glennallen und dann per Anhalter nach Slana zurück durch.

Die Fahrt auf dem Copper damals begann damit, dass wir, nachdem wir aus der Slana-Mündung in den breiten Copper gefahren waren, recht schnell Probleme bekamen, die richtigen Kanäle im riesigen Flusskiesbett zu finden. Häufig saßen wir fest, einmal wollte Annemarie, Manfreds Frau, schnell aussteigen, um das Boot frei zu ziehen, erwischte jedoch die falsche Bootsseite, dort war es tief und sie versank bis zum Bauch im Wasser.

Mount Sanford, Mount Drum und Mount Wrangell begleiteten uns die folgenden Tagen. nachmittags gab es häufig starken Gegenwind, der gerade Jürgen und mir im XR-Trekking zu schaffen machte und uns am



ersten Tag zwang, die Fahrt recht früh am Nachmittag abzubrechen. Dieser sehr starke Gegenwind ist speziell für Gummiboote sehr problematisch und für Boote wie dem Indio von Metzeler sicher gefährlich. Ich kenne das schon

vom Stikine, aber da hatte ich ein Poly-Boot, und trotzdem hatte es mich dort im Little Canyon unter Wirkung starker Preßwasser und sehr unaufmerksamer Fahrweise gedreht.

Der Zufluss des Sanford gräbt irgendwo im Flussbett eine große schräglauende Schwelle, dadurch gibt es hier große unregelmäßige Wellen, die zum Teil brechen und denen man nicht unbedingt ausweichen kann. Manfred hinten in seinem vollbeladenem Faltboot holt sich mal wieder einen nassen Hintern. Wir segeln problemlos hindurch. (Die Flussführer geben hier eine Schwierigkeit bis WW 3+ an, ich würde es bei max. WW2+ - WW3- ansehen)



Im folgenden Verlauf wurde der Fluss immer breiter, immer wieder gab es Nachmittags starken Wind, aber nicht mehr so stark, dass wir die Fahrt unterbrechen mussten. Die Kiesbänke bieten geschützte Zeltplätze, Mücken muss man aber tolerieren können, Bäume zum Sichern (Aufhängen) der Lebensmittel findet man jedenfalls nicht. Manchmal trieben wir weit auseinander. Der Fluss hat eine gewaltige Strömung, immer wieder tauchen lange und hohe stehende

Wellen in den Kanälen mit großer Strömung auf, hinter angeströmten Ufervorsprüngen entstehen gewaltige Kehrwasser, wobei der Strömungsgeschwindigkeitsunterschied beeindruckend ist. Die Strecke von Slana nach Chitina bewältigten wir in 4½ Tagen. In Chitina entschied Manfred nach einer Besichtigung des kurzen zugänglichen Teils des Wood Canyon für sich, dass ihm der folgende Wood Canyon für sein überladenes Faltboot zu risikoreich ist, der folgende Flussabschnitt zu unberechenbar ist und wir brachen die Fahrt hier ab.

Dazu muss man folgendes wissen: Die Parkranger kennen die Verhältnisse am Copper River unterhalb von Chitina nicht, da dort bisher keine Straße entlang führt. Die Beschreibung der Parkverwaltung sind recht alt, und nicht besonders aussagekräftig. Das, was man von der "Bevölkerung" erfährt, sind Schauergeschichten von ertrunkenen Anglern, die regelrecht vom mitgeführten Sand des Flusses sedimentiert wurden und daher unweigerlich hinabgezogen wurden, innerhalb von Sekunden bis Minuten ertrunken sind. Riesige Trichterwirbel seien am Ende des Woodcanyon, Baird Canyon hat einen riesigen Rapid mit gewaltigen 3m hohen Wellen, Abercrombie Rapid sind ebenfalls gefährlich, und die Vorbeifahrt am Childs Gletscher ist wegen der herabstürzenden Eismassen in Selbstmordkommando.

[Inhalt](#)

Getting started, wie man so sacht

Da muss man erst mal zum Paxson Lake kommen. Nicht das wir uns recht spät für die Fahrt entschieden haben. Da darf man sich auch nicht beklagen, dass man 26 Stunden nach Anchorage fliegen muss: erst in die Südstaaten nach Atlanta, dann über Salt Lake City nach Alaska. Und da kommst du nachts in Anchorage im Flughafen an und sie haben dein Auto erst für den nächsten Tag mittags reserviert. Na, sie haben dann noch einen etwas größeren Wagen für dich, da zahlst du dann halt noch etwas oben drauf, O.K. was soll's.



Wir packen also all unser Gepäck in den Wagen - man, kleiner hätte der doch wohl nicht sein dürfen. O.K. Wir fahren zum Campground, da wo wir vor 4 Jahren schon einmal starteten. Kommen wir da heute, mitten in der Nacht noch rein. Kein Problem, ein Briefkasten an der Wärterhütte für späte Gäste bietet einen Umschlag samt Formular und Platz für \$12 pro Stellplatz und Nacht. \$2 teurer geworden seit 87.

Hinten auf dem Overflow ist noch Platz frei.

Der nächste Tag beginnt mit Organisation, Vorräte einkaufen, Fahrtroute organisieren, Buskarte kaufen,

Anchorage Sightseeing....

Es ist immer wieder ein Vergnügen, in den großen Ausrüstergeschäften wie REI oder Garry King oder Alpin Sports zu stöbern. Mindestens Mückenöl (Jungle Juice) und ein paar Bücher sowie Colemann Fuel werden eingekauft. Jürgen holt sich noch 'ne Dackelgarage für \$99.

Wo soll bloß alles hin. Der Wagen ist schon voll, wie passt das alles in die Boote. Schnell auch noch zum Federal Building, Infos über das Land holen, dann zu Autoverleiher, das Auto wechseln, nein wir können den großen behalten, auch der zusätzliche Fahrer kostet nur 1\$/Tag nicht \$2.

Am 3.Tag fahren wir Richtung Denali; ein erster Kaffeestop - ach nee Teestop, Wir Trinken ja nur Tee, erfolgt bei den Nancy Lakes, wir fahren weiter bis Talkeetna, um von dort eine erste Testfahrt auf dem Susitna River zu unternehmen; wir zelten am Fluss und haben einen hervorragenden Blick auf den Mt. McKinley fast ohne Wolken. Wir hören Stories über den Talkeetna Canyon, über den Susitna Canyon - bisher angeblich nur einmal befahren mit einem Jetboat. Nächster Tag start mit leeren Booten auf dem Susitna, wir fahren bis zur nächsten Straßenbrücke auf dem Parks Highway. Die Eisenbahnstrecke führt am Fluss entlang, es kommt natürlich auch einer der großen Ausflugszüge vorbei. An der Straßenbrücke beenden wir nach 1½ Stunden ca. 12 Meilen die Fahrt. Per Anhalter hole ich den Wagen aus Talkeetna. Bei der Anhalterei ist man auf die Einheimischen angewiesen, die ganzen Wohnmobiltouristen fahren garantiert vorbei.

Der erste scheint ein Musher zu sein, er erzählt seinem Kollegen viel von seinen und fremden Hunden. Der Zweite - ab der Straßeneinmündung nach Talkeetna - läßt mich hinten auf der Pritsche mitfahren. Bei seinem rasanten Fahrstil habe ich Mühe, mich festzuhalten. In Talkeetna hält gerade der lokale Milchkanenexpress. Zurück bei den anderen gibt es kurz Tee und Kuchen, dann fahren wir in Richtung Petersville/Peters Creek, dort soll irgendwo Sepp Webber (vom Kanuführer Wild Rivers of Alaska) seine Lodge haben. - Kein gesehen.

Nur das Benzin wird knapp. Jürgen mosert über Johannes Fahrstil. Er fährt, als müsse er etwas beweisen. irgendwann überlässt er entnervt mir das Steuer, ich soll den Wagen so sanft fahren, dass wir mit dem letzten Benzintropfen bis zur Tankstelle an der Highway-Kreuzung kommen.

Zurück am Parks Highway fahren wir noch bis zum Troublesome Creek am Chulitna River. Dort zelten wir und treffen eine große Gruppe Radfahrer - sie fahren 5 Wochen mit dem Rad durch Alaska und anschließend 1 Woche Seakayak im Prince Whilliam Sound.

Am Abend gelingt es Johannes und mir, am Chulitna noch 3-4 Fischotter bei ihrer Balgerei zu beobachten. Am nächsten Tag ist das Wetter mies; wir fahren den Denali Highway, können aber von der Alaska Range fast nichts sehen. An Mile 82 / Gracious House Lodge machen wir Tee-Pause, dieser Ort liegt gegenüber der (Gold-)Minensiedlung Denali. Unter anderem haben wir ein Gespräch mit einem Prospektor der hier alte Gold-Minen für seine Gesellschaft exploriert - unter dem Aspekt, ob sie mit neuen Methoden wieder wirtschaftlich ausbeutbar sind.

Unser Prospektor hat anscheinend genügend Zeit für eine ausgedehnte Kaffeepause. Der Weg führt uns weiter, nur selten reißt die Wolkendecke auf, und wir sehen die mächtigen Bergketten, so z.B. am Scheitelpass des Denali Highway. Erst kurz vor Paxson geben die Wolken die Berge wieder frei. So fahren wir den Richardson Highway 30 Meilen Richtung Fairbanks. Große Gletscher, hohe Berge und die Alaska Pipeline, Biber lassen sich ganz nah beobachten, als wir das von ihnen verstopfte Abflussrohr unter der Straße ein wenig öffnen, kommen sie sofort, um den vermeintlichen Schaden zu reparieren. Das Roadhouse in Paxson verwundert uns, fast keine (nicht nur für uns) brauchbaren Lebensmittel, aber unheimlich viel Personal. Wir zelten am BLM-Campground 11 Meilen südlich am Paxson Lake. (Ach ja, oben in Paxson gab es noch eine Salmon Hatchery.)

Am Dienstag bringt Johannes das Auto nach Anchorage. Jürgen und ich verdaddeln den Tag bei wechselhaftem Wetter. Einige Raft Parties starten. Wir gehen früh zu Bett. Am Mittwoch morgen wollen wir eine Wanderung zum Meiers Lake Trail machen. Doch morgens kommen wir nicht aus dem Bett, weil es ausdauernd regnet. Schließlich marschieren wir doch die Straße entlang, sehen, dass sehr wenig Verkehr ist, Johannes wird es schwer haben, von Gulkana nach Paxson zu trampeln. Meiers Lake Trail finden wir nicht, dafür Meiers Lake Roadhouse. Bei Tee, Hamburger und Apple Pie kommen wir langsam mit dem Wirt ins Gespräch. Er ist eigentlich "retiered", aber als Hobby macht er noch das Roadhouse. Nach dem Krieg war er auch in Deutschland: Bremerhaven, München, Garmisch. Franzosen mag er nicht, wie wird man richtiger Alaskan: Bär schießen, Eskimofrau vögeln, In den Yukon pissen.(shoot a bear, fuck an eskimo squaw, piss into the Yukon); ach ne, zu einfach: piss into the Yukon, fuck a bear, shoot an eskimo squaw.

Wir laufen zurück, einen Teil an der Pipeline entlang, offensichtlich fliegt die Pipelinegesellschaft BO 105. Am Zeltplatz ist Johannes schon da - mit einem großen Beutel Fischfilet. Offensichtlich hat er Glück beim Trampeln.

Von Gulkana hat ihn ein Fischer aus Valdez in einem Stück bis zum Zeltplatz mitgenommen. Er interessierte sich angeblich sehr für unsere Boote und hat Johannes angeboten ihn in Valdez zu besuchen.

[Inhalt](#)

GULKANA RIVER

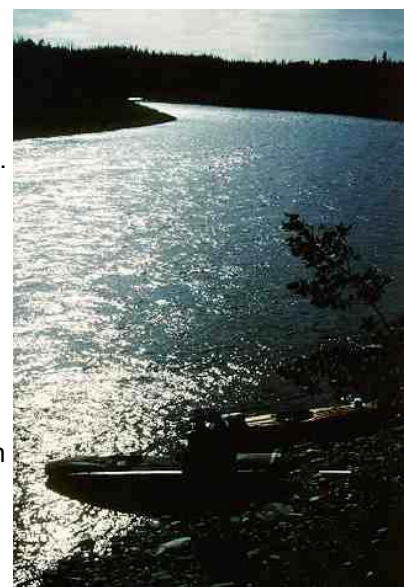


Das Packen verläuft recht schnell, wir sind erstaunlich bald auf dem Wasser. 3 Meilen über den See - das zieht sich, ist recht anstrengend in unserem Floß. Die erste Bucht ist noch nicht der Ausfluss, wir versuchen's weiter östlich. Hinter uns müht sich eine Gruppe mit 4-5 Gummi Rafts ab, einer schleppt 3 andere mit einem jaulenden Außenborder ab. Das Wetter ist bescheiden.

Der Ausfluss aus dem See ist sehr flach. Wir haben mit dem XR-Trekking

Manövrierprobleme. Nach der Einmündung des Middle Fork geht es besser. Wir schaffen die Strecke bis zu den Canyon-Rapids. Gerade als wir anlanden, fängt es heftig an zu regnen. Erste Besichtigung der Rapids. Es beginnt mit einer relativ übersichtlichen Blockstrecke, dann kommt ein Abfall mit einigen Felsen, in der Mitte liegt um einen Felsen gewickelt ein gescheitertes grünes PE-Kanu, dann weiter Blockstrecke, zum Schluss eine Walze quer über den ganzen Fluss. Jetzt bei diesem miesen Wetter sieht das problematisch für uns im Zweier aus - wegen unserer Manövrierprobleme, (Verständigungsschwierigkeiten & mangelnde Koordination, unterschiedliche Auffassung von der besten Fahrtroute). Für den Einer kein Problem.

Wir zelten auf einem Hügel. Unten am Wasser stellen wir das Tarp auf und kochen (Wurzel, Kartoffelpüree, Wurst, Zwiebeln). Es regnet immer noch. Der nächste Morgen wird langsam trocken. Wir packen, doch schon an den Rapids wird der Zweier wieder ausgepackt. Und wir tragen den Zweier um. Johannes fährt. Einfach. Wir fotografieren. Jetzt denke ich: wir hätten doch fahren können. Egal. Der Fluss wird jetzt träge. Im Wechsel überholen wir und werden überholt von 3 anderen Rafttruppen. Eine davon hatten wir schon an den Rapids getroffen: sie fuhren alle mehr oder weniger kurios die Rapids.



Wir finden eine Schwimmweste auf einer Kiesbank. Ein Schweizermesser ist auch in einer Tasche neben anderen Anglerutensilien. Erste Motorboote dröhnen. Wir sehen eine hübsche blonde Anglerin mit einem Lachs kämpfen. Die Strecke wird lang. An der Mündung des West Fork (schon der Ausfluss des Canyon Lake war sehr spät) entschließen wir uns zu campieren. Bis Sourdough ist es offensichtlich zu lang. Der Zeltplatz liegt genau gegenüber der Mündung auf einer Kiesbank. Etwas oberhalb zeltet die Gruppe, die wir schon an den Canyon Rapids trafen. Sie machen Feuerwerk. Anscheinend ein beliebtes Vergnügen jetzt in Alaska. Im Westfork steht ein Angler und holt einen Lachs nach dem anderen raus. Ein kleiner Piepmatz versucht uns von seinen Jungen abzulenken und durch lautes Piepen wegzulocken: denkste! wir haben sie gesehen. Das Mahl wird etwas oberhalb unseres Zeltplatzes gerichtet. Rotkohl/Kartoffelpüree/Wurst/Käse. Danach entzünden wir noch ein Feuer. Die vielen Motorboote stören. Abends haben wir lange Sonne.



Der nächste Morgen bringt wieder Regen. Aber es klärt bald auf. Nach dem Packen geht es ab nach Sourdough. Wirklich zu viele Motorboote. Besuch im Raodhouse; Miners Breakfast: Rühreier, Röstkartoffeln, Ham. Man bewundert uns und unsere Boote und unsere Absicht, den Copper bis zur Mündung zu befahren. Danach wird der Fluss wieder schneller. Haufenweise beobachten wir Weißkopfseeadler. Die Zeltplatzsuche an diesem Abend gestaltet sich schwierig. Eigentlich sollen 3 Plätze vom BLM



hergerichtet sein. Wir finden die Zuwegungen, aber zum Zelten ist das nichts, auch wegen der Mücken. Wir suchen weiter. Zunächst recht erfolglos auf etlichen Kiesbänken. Zu sandig, oder Steinig oder

feucht. Erst spät erspähen wir einen Platz an der Uferkante. Abendbrot ist leicht (Weißbrot getoastet), wir aßen ja im Roadhouse.

Der Zeltplatz beschert uns am morgen eine Überraschung. Ein Karibu guckt neugierig um die Ecke, als Johannes müde flussaufwärts trittet. Ich präpariere gerade meinen Photoapparat, als er er aufsieht, das Karibu bemerkt, erschrickt und im Umdrehen wild schreit "guck mal..." und schon haut auch das Karibu ab zurück in den Wald. War wohl nichts, kein Photo. Wir fahren den Gulkana den Gulkana herab und machen an der Straßenbrücke Pause. Bei näherer Betrachtung stellen wir fest, dass hier die Mündung noch nicht ist, sondern Gulkana und Copper eine ganze Weile parallel fließen und erst kurz vor Copper Center zusammenkommen. An der Brücke treffen wir erst zwei Frauen mit Kanu, die ebenfalls ab Sourdough den Gulkana herunter gefahren sind. Wir halten einen kurzen Schnack. Unweit von uns im Gebüsch sahen wir einige typische Paddelerpacksäcke. Dort bläst auch einer sein Badeboot auf. Wir fahren weiter. An der Mündung machen wir wieder Pause. Bärenspuren sind im Ufersand. Der Typ mit dem Schlauchboot kommt vorbei. Komisches Ding. Der will damit wirklich auf den Copper River? Kurzer Gruß. Er fährt weiter. Wir fahren bis kurz unterhalb des Platzes, an dem letztes mal auch zelteten (kurz unterhalb Tatzlina, netter Zeltplatz auf einer Wiese, allerdings mit Mücken. An einem Fishwheel können wir eine Bank zum Abendbrot requirieren. Einiges der Vorräte ist Nass geworden, der Grüne Sack von Jürgen ist eben nicht dicht und die Plastikbeutel nicht zuverlässig. Der Reis muss getrocknet werden, die Bohnen werden gleich verspeist mit den verbackenen Spagetti. Die zweite Etappe bis Chitina geht in einem Rutsch - unbeabsichtigt. Eine Pause an einer Kiesbank wird zum Uferfiltern von Trinkwasser genutzt. Der Zweier ist eine Tortur für die Knie. Die Strömung ist enorm. Noch ist das Wetter Copper-mäßig (sonnig und heiß). Ein Wolf (?) - heute denke ich, es war wohl mehr ein Kojote - steht am Ufer. Die Zeltplatzsuche am Abend gestaltet sich schwierig. Heftiger Wind kommt auf, es bezieht sich. Auf einer schönen Zeltwiese liegen Grizzlies, Adler kreisen in Massen. Wir entschließen uns, bis Chitina durchzufahren. Eine andere Wiese hatte denn auch Bärenspuren und -scheiße. (Sieht wie Kuhfladen aus - sagt Jürgen - aber hier gibt's keine Kühe, also Bären.) An einer Felsecke rotiert ein riesiges Kehrwasser. Wir können vorher nicht schnell genug in die Hauptströmung gelangen. Enorme Presswasser entstehen dahinter im Schwall. Die Felsrippe selber bildet eine Stufe. Beeindruckend. Trotzdem - wir kommen gut durch. Aber Respekt. Es wird unglaublich windig. Wir bauen unser Zelt in Chitina ganz in der Nähe der Straße auf, dort spürt man den wind nicht so stark.

ZUM CHITINA RIVER



[Inhalt](#)

Wir treffen Ken. Ken ist der mit dem Badeboot. Halbleiteringenieur, MIT. Er macht ein Jahr Pause. Tourt durch Alaska. Ken hat sich mit Copper und Chitina armchair-mäßig schon schwer befasst - alle Reports bei den Rangern kopiert (in Copper Center). Haufenweise Karten dabei. Aber paddelmäßig ist er optimistischer Anfänger. (er erinnert mich an Alois) Er hat mit seiner Plastikbadewanne schon die Glacierbay beschippert. (Man, was wird das für uns bedeuten?) Ken will uns nach McCarthy mitnehmen. Er hat einen kleinen Geo Metro,

das bedeutet 2 Fahrten. Vorher muss er den Wagen noch von der Gulkana Brücke holen, Autostopp, per Anhalter.

Während Ken den Wagen holt besichtigen wir Chitina. Die alte Bar im großen schwarzen Blockhaus ist dicht. Verwahrlost. Die alte Rangerstation ist offensichtlich abgesackt und wird renoviert. (Bis auf die Fundamente entkernt.) Davor steht eine kleine Baracke: Closed, Ranger unterwegs. Wir machen Stop in der neuen Bar. Dort gibt's Becks und Mikrowellen Hamburger. Vorher in der kleinen Poststation lesen wir einen alten Zeitungsausschnitt - von 1990, wie sich später ergibt - er erzählt von einem Rennen von Nabesna nach McCarthy, ohne Motorisierung; Über die Berge, ca. 160 Meilen. in 2½ Tagen schaffte es einmal einer. Ein anderer Benutzte einen Gleitschirm, wollte damit besonders schnell sein und landete in einer Gletscherspalte. Einer hatte ein 3

Pfund schweres Miniraft dabei. Er kenterte in einem Bach, erfror fast; ein anderer Teilnehmer verzichtete auf seinen Rekord und barg ihn. Soldaten versuchten es auch einmal, Lachten erst über die absolute Leichtgewichtsausrüstung der Alaskaner. Versagten selbst aber schon nach 2-3 Stunden. Wahnsinn, beeindruckend, diese Idee mit dem Rennen.

Jürgen und ich laufen den Weg zum Haley Creek runter. Wir werden zwischendurch von einem Camper ein Stück mitgenommen bis zum O'Brian Creek. Der Weg ist nun eine Straße. Er ist mittlerweile bis Haley Creek breit genug für große Pickups, nur eine alte Brückenschlucht erfordert Geländewagenübung, da die Rampen des Weges so steil sind. Alles voll von Dip Nettern. Jeder fragt uns: "wo ist Euer Net.

Am nächsten Tag packen wir im Staub des Zeltplatzes von Chitina unsere Boote zusammen und Ken fährt uns in einem Wahnsinnstempo nach McCarthy. Ohne Rücksicht auf harten Bodenkontakt. Mehrfach sehen wir die Brücken der alten Eisenbahn.

In der ersten Fuhre sind Johannes und ich, Jürgen wartet in Chitina. Nach 3 Stunden Fahrzeit erreichen wir die Cabelways (Seilfähren) von McCarthy. Irre Arbeit, jemanden über den Fluss zu ziehen. Ken hat eine recht rhythmische Technik entwickelt, die Kabel zu ziehen. Tänzerisch erst hin ziehen, dann das andere Kabel zurück, dabei immer richtig das stark schwingende Kabel erfassen. Sein ganzer Körper schwingt mit.

Während Ken Jürgen holt, bauen wir unser Lager auf der Insel an der 1. Fähre auf.

Besichtigen Ort und Museum.. Mit Ken hatten wir vorher schon die Bar unsicher gemacht, Beim Piloten Gary den Preis für den Flug zu Huberts Landing ausgemacht und die Alpine Guides ausgefragt. Jürgen kommt. Spät abends ist das Wetter relativ gut. Die Wolkendecke hat sich erhöht. Die Gletscher sind fast in ihrer vollen Länge sichtbar.

Am nächsten Tag bringt Ken sein Auto nach Valdez. Wir laufen zur Mine, sehen jedes Gebäude an: vorn ein Sozialgebäude, Kantine, Schlafräume, Büros, Kühlhaus; daneben steht der General Store - schon ziemlich verfallen. Dahinter ist das Processing Gebäude. Mit Salpetersäure wurde hier minderreiches Erz konzentriert. Die großen Kessel stehen heute in einer etwa 1 Meter dicken Eisschicht. Vor dem Fenster schiebt sich unterhalb der Mine ja der große Kennicott Gletscher hinunter. Gegenüber ist das riesige Mühlengebäude mit den Erzbrechern und den Rütteltischen. Wir steigen durch alle Stockwerke des Prozessgebäudes. oben klettern wir über den Kesseln entlang, überall Transmissionsriemen, Treibräder, Wellen, man kann in die dunklen Kessel sehen. Der Abstieg geht über schwankende Planken, werden sie halten(?), das Dach ist schon an etlichen Stellen beschädigt...

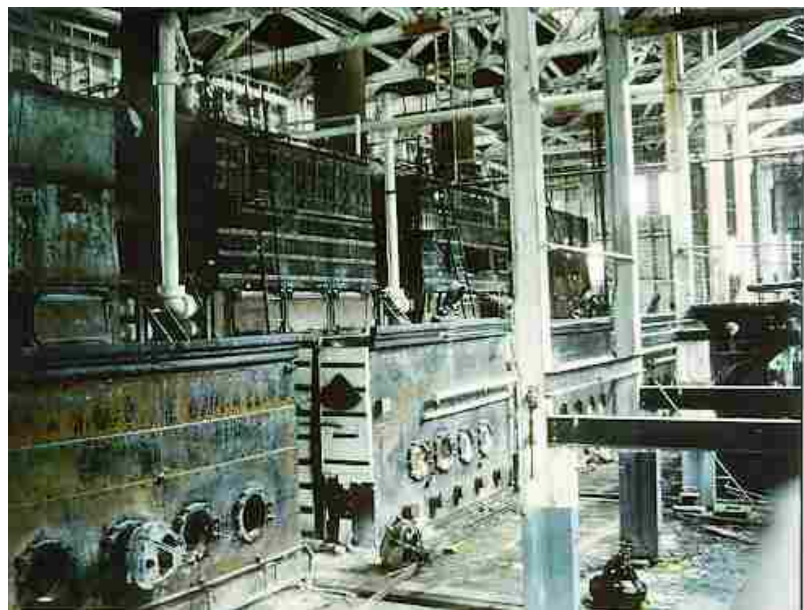



[Inhalt](#)

Kennicott Mine

Im Kraftwerkshaus machen sich ein Mann und eine Frau in Schutzanzügen und Atemschutzmasken ans Messen mit irgendwelchen Luftschnüffelgeräten. Auf Fragen nach dem Sinn ihres Tun's geben sie uns keine schlüssige Antwort. Johannes vermutet Astbest.

Beim Streifen durch das Hauptgebäude verlieren Jürgen und ich Johannes. Durch die verschiedenen Etagen kommen wir bis oben hin. Endlich finde ich ein paar schöne Kupfererzbrocken. Dort wo die Schütten für die Seilbahn waren. Dieses obere Geschoss ist ziemlich baufällig. Das Warten auf Johannes bringt nichts. Wir machen einen kurzen Abstecher Richtung Mienen; der Weg bis dahin erscheint uns dann aber doch zu lang. Wir steigen ab - das heißt nur über die Höhe der 14 Geschosse des Hauptgebäudes, aber der Weg außenrum ist beschwerlich. In der Kennicott Lodge genehmigen wir uns Tee und Kuchen (Schokotorte eiskalt).



Die Chemietruppe besteht offensichtlich aus 6 Personen und hat sich im Geschäftsreiseflieger einfliegen lassen - wie wir von der Lodge aus feststellen können, was sie gemessen haben, wissen wir aber immer noch nicht.

Nach der Jause marschieren wir zurück, besichtigen McCarthy. Johannes hat in der Zwischenzeit die Endmoräne vom Kennicott Gletscher erwandert. Ken wird heute wohl nicht mehr kommen, auch wir sind erst sehr spät wieder bei den Zelten.

Morgens ist es mal wieder lausig. Wir kommen erst spät aus den Federn und in Fahrt. Einer der Einheimischen müht sich, eine Fuhre Versorgungsgüter über den Fluss zu bringen (wie er mir nachher erzählt, war er in Deutschland/Hanau und will morgen wieder dorthin, diesmal nicht bei der Army, sondern privat Arbeit suchen. Ihm gefallen dort die Fräuleins). Wir frühstücken. Danach sehe ich zum anderen Ufer. Wer treibt dort die Fähre mit seiner charakteristischen Swing-Bewegung an? Ken! Er ist zurück. Johannes macht die Flüge klar. (14.30 Uhr) Wir bringen das Gepäck rüber. Hand für Hand helfen wir den Einheimischen bei ihrem Transport, dafür fahren sie uns auf der Zwischeninsel mit ihrem Pickup. In McCarthy fährt uns die Frau von Garry zu ihrem Grundstück, dort bleibt das Gepäck, wir gehen in die Bar auf Bier, Suppe und Billiard. An der Bushaltestelle treffen wir den Pastor samt Familie aus Valdez, der Ken mitgenommen hat. Die ganze Familie ist recht (fast mehr sehr..) korpulent, bis auf den Sohn. Trotzdem sind seine Vorfahren aus Deutschland. Er ist sehr daran interessiert, mehr über seine deutschen Wurzeln zu erfahren. Ich geb ihm Tipps: VDA, Auswanderermuseum Bremerhaven, Konsulate, Inst. f. Auslandsbeziehungen etc.

Wir fliegen in 2 verschiedenen Routen. Erst Johannes und Jürgen über den Chitina River um die Strecke auszukundschaften. Eine etwas längere Strecke. Dann 1 Stunde später Ken und ich auf einer direkteren Strecke.

Nebenbemerkung: Ken und Johannes hatten getönt, das sie mit Garry noch über den Preis verhandeln wollten. Das war denn ja wohl nichts, ich musste Garry an den vereinbarten Preis erinnern, meine lieben Kollegen hätten dessen inzwischen erhöhten Preis ohne Protest akzeptiert.

Der Flug bei bedecktem Himmel gibt interessante Ausblicke: zum Beispiel der Canyon Creek, der müsste doch befahrbar

sein, dann breitet sich unter uns das weite Tal des Chitina aus und es bieten sich phantastische Ausblicke auf zahlreiche große Gletscher, die alle diesen Fluss in seinem riesigen Bett speisen. Vor uns der riesige Chitina-Gletscher der bis zum Mt Logan Massiv reicht. Wir fliegen Huberts Landing an, Garry, unser Pilot deutet auf ein paar bunte Punkte am Boden, wir erkennen Johannes und Jürgen, die mit dem ersten Gepäck in der sonne neben der Landebahn auf einer mageren Wiese liegen. In einer steilen Sackkurve gehen wir runter und landen rumpelnd auf der Wiese. Schnell laden wir aus und Garry fliegt heim. Er hat uns noch ungefähr gezeigt, wo am Berghang eine Schutzhütte zu finden wäre. Nun stehen wir hier allein mit all dem Gepäck und fragen uns, wie weit wir wohl zum Fluss zu schleppen haben, denn in der Nähe sind alle Bachbetten trocken. In irgendeinem Führer waren 3 Meilen genannt worden. das wird eine Plackerei, hier im Kies, mit einigen steilen Kiesabbrüchen. Jürgen und Johannes haben schon einen Weg ausgekundschaftet. Aber ganz begeistert sehen sie nicht aus.



Wir suchen die Sachen zusammen, die wir für die Hütte brauchen, lagern das übrige Gepäck am Wiesenrand - hoffentlich findet kein Bär an unserem Gepäck gefallen, Johannes und Ken sind da etwas sensibel, Ken, weil er bei einem Lager früher schon mal etwas dichteren Kontakt mit einer Bärin hatte, Johannes, weil er das erste Mal in Bärenland war. Dann schultern wir das notwendige Gepäck und suchen nach dem Weg zur Hütte. Sie liegt versteckt am Hang und es ist nicht einfach, sie zu finden. Der Weg wird lang, ich hab etwas sehr viel Gedöns im Rucksack. Immer wieder sind kleine und etwas größere Rinnsale zu überqueren. Am Berggrund finden wir durch das Gebüsch einen kleinen Trampelpfad. Etwas Zickzack führt der Weg an einen Panorama-Plumpsklo vorbei - die Tür fehlt, Panoramaschiss mit Mückenbegleitung, aber geruchsfrei - dann kommt die Hütte ins Blickfeld: Bärensicher, alle Fenster mit massiven Holzläden verrammelt. Alles ganz nett. Vorräum als Küche, zwei große Coleman-Lampen hängen da, eine schöne große Eisenpfanne - das verlangt nach Pfannkuchen. Auch ein großer Colemannkocher zweiflammig, ist alles schon gut ausgestattet.



Trotzdem - wir erkunden erst mal die Umgegend. Wir marschieren in Richtung Endmoräne des Gletschers, ein großer, mit Wald bewachsener Wall. Links fließt ein Bach aus einer Schlucht, wir klettern so weit es geht über die riesigen Geröllbrocken doch dann geht es nicht mehr weiter. Der Bach fällt in Kaskaden über die Blöcke. Wir gehen als nächstes die östliche Flanke der Schlucht hinauf. Soweit es geht. Auf einer kleinen Wiese genießen wir die Aussicht auf den Gletscher und auf den Chitina. Allzu hoch kommen wir nicht denn in dichtem Wald geht es bald wieder bergab, bevor die eigentliche steile Bergflanke aufsteigt. Abstieg. Johannes und Ken ziehen sich zurück in die Hütte, Jürgen und ich versuchen an anderer Stelle noch mal aufzusteigen. Bei einem einigermaßen guten Ausblick in relativ niedriger Höhe machen wir noch mal Rast; das ist doch nicht der Ausblick, den wir uns erhofft haben, Bäume versperrten uns die Sicht, da entschließen wir uns dann auch zum Rückweg. Es ist erstaunlich, einige der Bächlein unten steigen gerade an, es ist interessant, wie sich das Wasser seinen Weg sucht.



Also auf zum Abendessen, die Pfanne wartet. Pfannkuchen dauern. Es wird ein langer Abend. Ken ist Experte im Gemüse Trocknen. Er hat eine Vielzahl unterschiedliche Gemüsearten offensichtlich in vielen Monaten selbst getrocknet und schleppt diese Vorräte nun in zwei großen Munitionskisten mit sich herum. Bärensicher. Broccoli, Tomaten, Paprika etc.. das alles gibt es heute bei ihm jetzt zusammen mit Nudeln.

[Inhalt](#)

Wieder auf dem Bach

Am kommenden Morgen schleppen wir unsere Ausrüstung zum Fluss. Es ist weit von der Landebahn, alle nahen Zweigkanäle sind fast trocken, gerade eben so viel Wasser, das die Füße oder Schuhe absolut eingesaut sind mit Schlamm und Staub. Wir pumpen die Boote auf. Kens Gummiwurst sieht abenteuerlich aus. Für Paddelprofis mehr eine Beleidigung, zumindest für deutsche Ausrüstungsfetischisten mit ausgeprägtem Sicherheitsbewusstsein. Kann mit so einem Badeboot solch einen Bach befahren? Können wir es verantworten, jemanden mit so einem Boot mitzunehmen? Aber er wird auch ohne uns fahren. Also können wir ihn nur begleiten und sichern. Ken braucht irre lange zum Packen. wir müssen ihm bei Stau und Trimm helfen. Er hat wirklich keine Erfahrung. Was muss er bisher für ein Glück gehabt haben.

Hoffentlich bleibt ihm das Glück auch weiterhin hold. Um 3 Uhr geht es endlich los. Die vielen Kanäle sind sehr unübersichtlich.



doch das Wetter ist ganz passabel. Die Berge sind gut zu sehen. Allerdings mit Wolken (Sahne)-Toppings.



Immer wieder müssen wir in den Kanälen über Untiefen hinweg. Ken und Johannes folgen immer wieder anderen Kanälen als wir. Ken hat Schwierigkeiten, in Fahrt zu bleiben. Johannes beschimpft mich und Jürgen, das wir nicht im Hauptstrom bleiben. Wo ist der Hauptstrom. Daher bekommt Johannes von uns beiden den Namen Mesh: Mister Erni Supertramp Hauptstrom, Erni, weil er beim Packen immer alles wie Erni/Sesamstraße durcheinander wirbelt, wenn er was sucht. Fatal besonders im Fresssack. Supertramp, weil er so unheimlich schnell bei Autowegbringen zurückgetrampt ist, Hauptstrom, weil er angeblich immer Hauptstrom fährt.

Wir fahren lange und die Suche nach einem Zeltplatz ist nicht einfach bei diesen riesigen Sander- und Kiesflächen. Etwas unterhalb des Canyon Creek finden Jürgen und ich eine Buschgruppe auf der Kieswüste. Sieht ganz passabel aus. Johannes vermisst die Bäume zum Aufhängen der Fressbeutel und Ken hat Angst, wir würden am Zelt kochen wollen. Wir seien ja schließlich in Bärenland. Doch wir bleiben. Wir kochen dort, wo wir die Boote aus dem Wasser geholt haben. Weit weg vom Zelt. Ken Brauch irre lang um seine Sache zu ordnen. Die Mitternachtssonne versinkt hinter den Bergen und sein Suppe kocht immer noch nicht.

Jürgen weckt uns sehr früh. Ich bin als erster draußen (na sowas, wie kommt das?). Wir schaffen es recht schnell, hoch zu kommen. Nur Ken packt das offensichtlich nicht. Er ist um diese Zeit nicht fit und kommt nicht in die Gänge. Wir sind lange fertig mit Frühstück, haben gepackt, Zelt abgebaut, doch Ken bewegt sich noch fast zeitlupenartig. Johannes macht ihm irgendwie klar, dass wir nicht so viel Zeit haben wie er zu brauchen scheint - er will ja schließlich ein ganzes Jahr in Amerika rumtounen. Wir beschließen uns zu trennen, mit etwas schlechtem Gewissen einerseits, weil er uns ja mitgenommen hat, andererseits aus Verantwortung. Trotzdem. Heute geht die Fahrt recht ruhig. Die geschlossene Wolkendecke reißt während des Tages so auf, dass man etliche Berggipfel sehen kann. So mit Mittagspause und Kekse kommen wir bis auf Höhe McCarthy.

Hier hat sich der Fluss verengt und fließt durch eine alte Endmoräne. Der großartige Ausblick wird durch die steilen Gravel-Ufer eingegengt. Zwischendurch fließen einige größere Flüsse von der Seite hinein.

So ziemlich am Ende des Canyons auf einer Schachtelhalmwiese an einer kleinen Bachmündung wird gecamp't. Mücken. Elchspuren. Toter Lachs im Bach. Nach einem ausgiebigen Bad im Bach, Abendessen einige 100m stromauf am Ufer auf einer Kiesbank folgte eine immer wieder komische doch ziemlich erfolglose Prozedur: Fresssack in den Baum hängen. Alle Äste der Umliegenden Bäume werden abrasiert, aber der Sack erreicht nur lächerliche Höhen. Ein möglicher Bär würde sich eher totlachen, aber Johannes läst nicht locker. Trotz allem bleibt er annähernd erfolglos.

Trotz etlicher Tierspuren bleibt der Sack unangetastet - selbst Mäuse haben ihn nicht heimgesucht und auch wir hatten selige Ruhe. Ruhig beginnt auch der nächste Tag. Frühstück, Packen, Losfahren, auch die Fahrt verläuft beschaulich, wir treffen zwei Rafter, einer von den beiden kommt aus Bonn, ist aber seit 12 Jahren hier. Sie fahren bis Chitina und geben die verbleibende Strecke mit 5-6 Stunden an. Wir überholen sie - trotz allem machen auch sie mächtig Fahrt, doch bald pausieren wir auf einer Sandbank zu Mittag - Keks und Teepause wie immer. Unsere Rafter fahren wieder an uns vorbei, Rafter, na ja wir mit unserer Gummiflotte sind wir nicht wirklich anders. Aber schon nach einer Stunde Fahrt sind wir wieder vorn - trotz unserer langen Mittagspause. Daran sieht man die Geschwindigkeiten dieser Bäche. Übrigens im Gespräch erkundigten sie sich nach unseren Booten - sie sind ja etwas ungewöhnlich für die Staaten - und als wir von ihre Verpackungsgröße schwärmten waren wir für sie nur die Six-Packs (Bier ist eben das Maß).

Am Nachmittag kommen wir an einem Seitentaleinschnitt vorbei, sehr kräftiger Wind wirbelt dort den Staub auf den Kiesbänken auf. Wir sehen schon von weitem auf den Bänken große Sandfahnen. Das sieht nicht sehr angenehm aus. Und sobald uns der Wind erreicht, haben wir kräftig zu tun. Ein langes Wolkenband schiebt sich den Fluss entlang. Regen zieht dort auf und erreicht uns bald. Regen zieht dort auf und erreicht uns bald. Zwischendurch immer wieder heftige Windböen von links. Trotzdem, wir nähern uns Chitina. Wird an der Mündung auch dieser Wind sein, wir würden Probleme bekommen. An Felsnasen auf der Süduferseite macht sich für uns der Wind zusammen mit der Strömung immer wieder unangenehm bemerkbar.

Dann verengt ein Felsriegel den Fluss. Allerdings sind die Nasen versetzt, erst auf der rechten Seite dann links. die Strömung zieht beschleunigt auf die rechte Felsnase zu. Enorme Wellenbildung, sehr scharfe Kehrwassergrenzen, riesige Wirbelteller.



Johannes hat eine kleine Herausforderung. Jürgen und ich versuche daran vorbeizukommen, aber auch uns ziehen die Wellen an. Wir kommen nicht drum herum. die großen Wirbel sehen beängstigend aus, sie lassen sich aber ganz gut befahren. Der Wind verstärkt sich weiter. die letzte Ecke vor der Mündung des Chitina in den Copper rückt immer näher. Wir



sehen schon die Sandbänke mit den großen Staubfahnen im Kessel des Coppers bei Chitina. Die letzte Ecke hat es in sich. Eine Felsnase streckt sich von Norden vor in die starke Strömung des Chitina. Alles zieht darauf zu. Der Wind schiebt ebenfalls in diese Richtung. Kein Entweichen. Wir - Jürgen und ich - paddeln wie die Wilden, um links am Rande der Wellen zu bleiben. Der Wind spielt mit uns, die Strömung lässt uns nicht los, unerbittlich werden wir auf die Wand gezogen. ein beklemmendes Gefühl beschleicht uns. Wir treiben auf Wellen und Turbulenzen mit wahnsinniger Geschwindigkeit zu. Kein Entrinnen. Wildes Paddeln hilft nicht. Keine Wirkung vom Paddel, der Wind treibt uns nur noch schneller in den brodelnden Kochtopf. Doch, trotz zittern, unser Gummibügelbrett schiebt sich einfach drüber. Wir versuchen mit Stützen zu stabilisieren, nutzlos, das Boot macht anscheinend alles alleine. Mit Schrecken ob unser paddelmäßigen Ohnmacht treiben wir trotzdem erleichtert um die Felsnase.

Aber das war nicht alles. Jetzt sind wir auf der großen Mündungsfläche. Der Wind drückt uns erbarmungslos flussauf. Wir werden gegen eine Sandbank gedrückt, haben keine Chance, wegzupaddeln.

Wir wollten eine kleine Wiese unterhalb des Wegdurchbruchs nach Chitina zum Zelten ansteuern. Das rückt nun in weite Ferne. Unerreichbar für unseren Gummidampfer. Wir beschließen, uns treidelnd und vom Wind geschoben zum üblichen Zeltplatz auf dem Ostufer durchzuschlagen. Bei der Erkundung des Weges verliert Jürgen seinen Goretex Hut. Suchen hilft nicht. Er ist weg.

Können wir bei solch einem Wind den letzten Teil des Coppers diesmal schaffen. Der Wind ist so stark, das wir mehr oder weniger segelnd ohne Tuch den kleinen Arm am Steilufer bis zur Zeltplatzsandbank zurücklegen. Es wird wieder eine staubige Angelegenheit, hier zu Zelten. Diesmal gehen wir in die Mitte des eigentlichen Zeltplatzes auf ein wenig Restgras im mitten des ganzen Sandes. Es ist jedes mal eine elende Schlepperei vom Ufer durch das Gebüsch über die Sandwälle. Das Lager steht, das Abendessen wird gemacht, doch wir fragen uns, ob hier wieder Schluss sein wir wegen all dem Wind - Abbruch oder Chance. Wird der Wind morgens schwächer sein oder gar einschlafen, kommen wir morgens früh genug los? Müsli fehlt und Margarine. Wir müssen noch zum Einkaufen und zum Ranger.

[Inhalt](#)

Schaffen wir es diesmal?

Jürgen weckt uns früh und etwas unwillig stehen wir auf. Kein Wind, dafür Regnerisch. Alles grau. Sollen wir oder sollen wir nicht. O.K. Jürgen geht zum Ranger und einkaufen. Johannes und ich bauen das Lager ab, packen die Boote. Da kommt Jürgen mit dem Ranger zurück. Aha. Da brauchte er also nicht zu laufen. Den Ranger und seinen Kollegen hatte er für unsere Boote interessiert. Sie besehen sich alles. Sind Überzeugt von unserer Kompetenz. Die Boote erscheinen ihnen ideal zum Erkunden, leicht zu transportieren mit dem Flugzeug. Sonst müssen sie viel mehr Flüge investieren.

Dann geht es los. Die Fahrt durch den Wood Canyon verläuft harmlos. es gibt zwar große Presswasser, aber eigentlich registrieren wir sie gar nicht mehr. Selbst Hayley Creek bzw. die Felsnase unterhalb auf der rechten Seite produziert anscheinend nicht das Monsterkehrwasser mit Trichter, von dem uns berichtet wurde. Nix mit Dimensionen von drei Football-Feldern. Aber Angler gibt's bis hier zu Hauff.



Nur das Wetter ist wechselhaft: mal Regen, mal ein bisschen Sonne zwischen den

Wolken. Vieles hinter den ersten noch sichtbaren Bergen bleibt verborgen. Wolkenwatte umgibt etliche Bergspitzen. Nach dem Wood Canyon wird der Fluss wieder sehr breit und leicht zu befahren. Die Strömung bleibt gut und schnell. Insgesamt sind die Berge aber viel dichter zusammengedrückt als oberhalb von Chitina. Langsam zieht sich das Wetter immer weiter zu.

Bald jenseits vom Haley Creek hören wir Baumaschinenlärm auf der alten Eisenbahntrasse. Hier in der einsamen Wildnis. Wird die Abgeschiedenheit hier bald der Vergangenheit angehören. Die abenteuerliche Fahrt durch einen 100 km langen unzugänglichen Gebirgsdurchbruch zum Jedermann-Fischtrip werden. Organisierte Rafttouren werden ja schon eine Weile lang angeboten. Aber noch ist es absolut keine Sightseeing-Gegend. Pauschaltouristen bleibt der Zutritt verwehrt. Allerdings schon Chitina erzählten uns die Ranger davon, dass die alte Eisenbahntrasse aus "Road Maintenance"-Mitteln ausgebaut wird. Aber wir dachten, das bezog sich auf die Strecke bis zum Haley Creek.

Irgendwo zwischendrin machen wir Pinkelpause auf der Westuferseite. Quicksand. Man darf nicht lange an einer Stelle stehen bleiben. Man sinkt sonst unaufhörlich ein und der Schuh lutscht sich fest. Wir sind in der Nähe einer alten kleinen Eisenbahnbrücke. Die Lektüre des Buches Copperspike, das Bau, Betrieb und Ende der Kupfermine und der Copper River Northwestern Railroad beschreibt, lies uns in der Meinung, Anfang der Sechziger Jahre habe Jemand die Schienen der Eisenbahn komplett abgeräumt, sie in Cordova gelagert und wollte sie gerade zu den Eisenhütten in den Lower Fortyeight verschiffen, als Erdbeben die Docks zerstörte und der ganze Schienenstapel in den Fluten versank. Das kann offensichtlich nicht stimmen, denn als wir zum Bahndamm, der hier in der Nähe des Flussufers verläuft, laufen und ihn durch dichtestes Gestrüpp erklimmen, liegen dort noch alle Schienen, die Nägel manchmal etwas lose in den Schwellen, endlich kann auch ich meinen Copperspike mitnehmen. Hier schöpfen wir auch Trinkwasser aus einem kleinen einigermaßen klaren Rinnsal. Dies ist hier am Copper nicht immer einfach, denn überall ist das Wasser milchig von den Gletscherschwebstoffen.

Wir haben fast das Tal des Bremner River erreicht, als wir beschließen, unser Lager aufzustellen. Rechtsufrig bei einer Flussmündung erweitert sich das Tal, alles liegt im Nebel, die Füße der Berge hinter uns sind nur noch schemenhaft zu erkennen, vor uns breitet sich ein graues Nichts aus. Grey out. Es scheint, man fährt über den Tellerrand der Erdscheibe.

Der Zeltplatz scheint ausgezeichnet zu sein, Moospolster, Büsche als Windschutz, ebene Flächen, scheinbar ideal. Zu früh gefreut. Mücken im Generalangriff. Diesmal sind wir recht unvorsichtig. Jürgen stellt das Tarp für den Essplatz relativ dicht bei den Zelten auf. Hier mitten im Bärenland. Ich komme bei dem Regen nicht aus dem Neo raus. Der Pullover, den ich mir über dem Neo angezogen habe, ist unten tropfnass. Mein Goretex-Anorak ebenfalls. (Anorak ist wie Kajak ein Eskimo-Wort, das fällt mir hier ein, daran habe ich bisher eigentlich selten gedacht, aufgegangen ist mir dieser Zusammenhang erst in Grönland; Grönland...)

Bei diesem Wetter bleibt nach dem Essen nur frühes zu Bett gehen.

[Inhalt](#)

Der letzte Tag - Höhepunkt Abercrombie Rapids

Der folgende Tag auf dem Copper River bringt uns erstmal einen Ausblick auf das, was gestern noch als nichts erschien, einen großen Talkessel, Mündung zweier großer Nebenflüsse Bremner und Tasnuna River. Jetzt erst sehen wir die Umgebung unseres Panoramazeltplatzes.



Die Mücken haben ihre Angriffe nicht aufgegeben, Unmengen haben sich zwischen Innenzelt und Außenzelt eingenistet. Abbauen, Frühstücken unter Mücken. Noch ist es bedeckt und windig. Wir haben die große offene Strecke der Brenner Mündung mit riesigen Sand und Gravelbanken vor uns. Immer wieder Untiefen, starke Querströmungen, nicht gefährlich, aber sie zwingen uns ihre Richtung auf. Wir müssen kräftig schaufeln, den der Wind bläst wie üblich stromauf. Das zieht sich. Der Allen-Gletscher schiebt sich von rechts mit seiner Endmoräne in den Fluss und drückt ihn von der rechten auf die linke Talseite. Der Gletscher selbst ist nun vom Fluss aus

kaum mehr zu sehen. An seinem Fuß soll eine Cabin stehen, vom Fluss aus ist aber nichts zu erkennen.

Wir müssen weit um die Endmoräne herumfahren. Eine ungewisse Erwartungshaltung beschleicht mich. Wir haben sagenhafte Stories über den Baird Canyon gehört: riesige Wellen (3 m), wahnsinnige Eddies, für Kanus und eventuell auch für Kajaks unheimlich gefährlich. Mal sehen. Der Fluss wird schmaler. Irgendwie war vom Ranger und auch von anderen der Rat gegeben worden: rechts halten. War es wirklich rechts oder vielleicht doch links? Die Sonne kommt links bei den Gletschern durch. Wenigstens der Himmel macht gute Miene. Es wird langsam warm.

Die Strömung scheint stärker zu werden. Im schon recht schmalen Strom gibt es eine Teilung mit einer Sandbank. Irgendwie überrede ich Jürgen rechts zu fahren. Johannes fährt Hauptstrom. Wir sitzen zwischendurch fest, müssen kräftig paddeln, Johannes mit hoher Geschwindigkeit im Hauptstrom. Weg ist er. Na ja nicht ganz, wir treffen wieder zusammen, aber ich bin mir meiner Schuld bewusst, Blödsinn, rechts zu fahren, da war ja weit und breit noch gar nichts. Felsen drücken den Fluß zusammen zu einem Canyon. Doch das Wasser bleibt ziemlich glatt, selbst die Presswasser sind äußerst harmlos. Nichts los. Dann weitet sich der Canyon wieder. Nichts zu sehen von Rapids. An einer schwarzen Sandbucht machen wir erst mal Pause. War das alles oder doch nichts. Da hinten ist eine Felswand. Rauscht es da oder nicht. Kann man da eine brechende Welle erkennen oder nicht. Wir fahren nach der Pause gespannt weiter. An der Felswand ist nichts. Aber wieder verengt sich der Fluss und Donnern ist zu hören. Und eine Welle pulsiert mit einer Walze. Sprühwasser-Fontainen steigen dort hoch.

Da ist es. Baird Canyon. Abercrombie Rapid? Abercrombie Rapid muß früher mal, als der Miles Gletscher noch weiter ins Tal rein ragte "sagenhaft" gewesen sein. Was erwartet uns jetzt? Vor der Engstelle rechts landen wir hastig an. Die Strömung zieht stark in den Rapid hinein. Ich will das Boot an einem Felsen belegen, Jürgen ist noch nicht ausgestiegen. Irgendwie haben wir uns missverstanden. Beim Festmachen schwingt das Boot herum. Jürgen steigt doch aus. Nee. Reingefallen, wirklich Jürgen ist beim Aussteigen reingefallen. Hat mit dem Fuß nicht richtig Grund bekommen, das Ufer ist steinig und steil, und wenn dann das Boot unter einem wegschwingt...

Nun gut ... oder schlecht, er flucht, ist nass, auch sehr nervös, was erwartet ihn, er ist von der Manövrierbarkeit des XR-Trecking im Rapid nicht überzeugt.

Wir laufen auf dem Geröll um die Ecke; links im Fluss ist eine große walzenartige Widerwelle, ca 1 Meter hoch, vielleicht mehr, mit einer kilometerlangen Schwallwellenstrecke. Viele Querwellen durch seitwärts hereinlaufendes Wasser. rechts zwei Felsen mit entsprechender Wirbelschlepe im Kehrwasser. In der Mitte erst relativ Ruhig, aber sehr schnell eine Stromzunge, die nach links in die Wellen zieht. Etliche Folgewellen links im Schwall brechen sich in der Krone. die Stromzunge hat rechts gegenüber dem Kehrwasser eine wahnsinnig hohe Relativgeschwindigkeit.

Im Kajak alles kein Problem, wenn man nicht versucht gleich vorn ins Kehrwasser zu schwingen, oder links durch die erste Walze zu fahren, ist der Rest ein nettes Spielrevier. es ist genügend Raum zum Manövrieren, die Wellen sind eine Gaudi.

Die große Gummiwurst verlangt wohl etwas Genauigkeit beim Fahren, soll nicht schief gehen. Jürgen blickt bei unserem Dickschiff etwas skeptisch drein. Ich bin zuversichtlich, auch wir werden schnell genug Kurs halten können.



Johannes fährt. Alles wunderbar. Weit fährt er hinunter, bis er ein Kehrwasser erwischt. Er hat die Wellen offensichtlich genossen. Endlich etwas - na ja Herausforderung war das wohl nicht, aber wenigstens kräftige Wellen, Möglichkeit etwas zu surfen. Er kommt zu uns gelaufen: alles ganz einfach! Jürgen blickt weiter skeptisch. Ich denke nur, wir dürfen nach den Steinen gleich nach rechts ins Kehrwasser kommen, das hat einen verflixten starken Zug und das könnte für unser Dickschiff fatale Folgen haben - Erfahrung auf den Alpenflüssen haben wir damit ja. Wir tapern also los, rauf zum Boot, machen los und...

Es geht alles ganz einfach. Der Zug zu und in den Wellen ist absolut harmlos. Die Wellen sind harmlos. Nur der Weg zum rechten Ufer ist nicht so direkt, uns

treibt es trotz kräftigem Paddeln in einige kräftige brechende Widerwellen. O.K. eben alles doch kein Problem.

Johannes findet das ganze so gut, dass er erst treidelnd und dann im Kehrwasser paddelnd noch mal ganz hoch fährt und die Wellenstrecke links noch einmal voll auskostet. Enttäuscht berichtet er nachher, dass es bei keiner Welle richtig zum surfen reicht, wenigstens nicht mit dem Spezi.

Wir fahren in den Miles Lake. Erstaunlicherweise hat er eine recht kräftige Strömung. Schon von weitem sieht man die zusammengebrochene Million-Dollar-Bridge und den Childs- Gletscher. Vor dem Miles Gletscher liegen haufenweise Eisberge, um uns herum beäugen uns Robben. Ideale Lachsfischgegend für die Robben. Am Stikine kamen sie ja auch ca. 100 km flussauf.

Wir versuchen, näher an den Miles Gletscher zu kommen, Gelegenheit für Johannes, mal ganz nah an die Eisberge zukommen, für mich und Jürgen ja nichts besonderes - Grönland...

Es gelingt uns nicht gleich beim ersten Mal, Sandbänke, alte Endmoränen versperren den Weg. Strömungen drücken uns in die falsche Richtung, wir sitzen öfter fest. Weiter unterhalb finden wir einen Weg, um näher an die Eisblöcke zu kommen. Einige der Blöcke liegen auf, andere driften mit unerwartet hoher Geschwindigkeit an uns vorbei. Manche haben fast eine Kreisbahn wie ein Karussell. Johannes kann sich von dem Schauspiel nicht losreißen. Er fotografiert fast jeden Eisberg. Fährt mit den Eisbergen im Kreis. Wie besessen.



Wie gesagt, für mich und Jürgen ja nicht aufregend - Grönland!

Unser Ziel heißt nun Million Dollar Bridge, die Brücke vor dem Childs- Gletscher, die unter sagenhaften Umständen Anfang des Jahrhunderts in kalten Wintern gebaut, beim Erdbeben 1964 in der vierten Brückenspanne eingestürzt, heute über eine Provisorische Rampe befahrbar, Standplatz von verrückten Alaskanern ist, die von hier mit Gewehren auf den Gletscher schießen. Der Fluss verengt sich hier auf 400 Meter Breite. Er fließt direkt am Fuß des Gletschers entlang, gewaltige Kalbungen gehen hier direkt in den Fluss, vor allem dann, wenn der Fluss Hochwasser hat und stark am Gletscherfuß nagt, ihn unterspült und seine Stabilität nimmt. Deswegen kalbt der Childs-Gletscher vornehmlich im Sommer in solchem Maße, dass tolle Geschichten darüber in Alaska kursieren, von Flutwellen, die Autos umstürzten, Menschen zum Rennen brachten...



Wir landen direkt hinter der Brücke., um die Lage am Gletscher zu sondieren. Beim Aufstieg am Ufer fällt uns auf, dass bis oben hin (20 Meter) die Bäume mit Schlamm bedeckt sind. Sollte das eine Kalbungswelle Verursacht haben? Wir schlendern durch den Park am Gletscher. Ein Weg bietet einen phantastischen Blick: vorne führt er durch dichtes Gebüsch und Wald. Dahinter ragt die riesige Gletschereiswand empor. und im Hintergrund die Felsen der Chugach Mountains. Wir treffen auf den Volunteer Host, der uns gleich begrüßt, einiges über

den Gletscher erzählt, sagt, dass und wo wir zelten können, wo wir die Boote herauskriegen können und dass der Schlamm vom Hochwasser nicht von einer Kalbung kurt, sondern vom Hochwasser. Aber die Steine auf dem Weg am hohen Ufer gegenüber der Gletscherfront wurden bei einer großen Kalbung von einer Welle heraufgeschleudert. Ca 20 Meter ist hier das Ufer hoch, weitere 20 Meter hoch sind die Bäume, deren Rinde bis obenhin Beschädigungen aufweisen. Die hochgeschleuderten Gesteinsbrocken sind halbe Findlinge. Ein Picknickplatz etwas vom Ufer zurückliegend soll unser Zeltplatz werden. Ein überdachter Platz mit zwei Tisch/Bach-Kombinationen steht da. Seitwärts war ein Schotterstreifen, Platz für unsere Zelte, ideal zum Abbauen und Verpacken. Und, unser Host versichert uns, daß dieser Platz bisher immer trocken geblieben ist, bisher. Auch diesmal? Hastig fahren wir bis zur empfohlenen Aussetzstelle am ersten Teil der Gletscherfront vorbei. Noch hat sich der Gletscher nicht geregt. Hastig bergen wir die Ausrüstung und die Boote. Noch immer bleibt alles ruhig. Nur Johannes nicht: er hat seinen Fotobeutel samt Inhalt bei der Aktion verloren und sucht ihn ganz aufgeregt. Ruhig Blut, da liegt er doch, sicher etwas versteckt, aber ich hab ihn doch entdeckt neben einem großen Stein oben an der Kante. Hat er beim Rauftragen dort abgelegt und vergessen.



Lager aufschlagen, Abendessen und schon



hat Johannes den Transport zur Fähre nach Cordova für den nächsten Abend für \$30 organisiert. Schade denke ich, bis zur 27-Mile-Bridge wäre ich gerne noch gefahren, so erreichen wir auf jeden Fall die Donnerstags-Fähre, die nächste wäre erst am Montag gefahren. Und wer weiß, wie gut wir an der 27-Mile-Bridge weggekommen wären. Unser Chauffeur arbeitet an der Straße nach Chitina, sie bereiten den Ausbau der alten Eisenbahnstrecke vor, eben jenseits der Million Dollar Bridge.

[Inhalt](#)

Das war's.

Den kommenden Tag verbringen wir am Gletscher. Das Wetter ist gut, wir beobachten die Regungen des Gletschers, Johannes verfeuert Film um Film, rennt bei jedem Krachen zur Gletscherfront, um zu sehen, ob denn nun der gewaltige Abbruch folgt. Wann fällt denn nun das große Stück? Es fallen ganz anständige Brocken, aber die Wasserwirkung bleibt relativ gering. Erst wenn die Wellen ans Ufer schlagen, lecken sie vergleichsweise weit hoch aber eben nur vergleichsweise. Überhaupt festigt sich bei uns die Erkenntnis, dass, wenn man etwa 1/3 der Flussbreite vom Ufer entfernt fährt, das Risiko bei einer Vorbeifahrt relativ gering ist. Bei der hohen Geschwindigkeit des Flusses dauert die Passage vor dem Gletscher nur wenige Minuten. Für uns nun nicht mehr.

Wir packen unter ständiger Gletscherbeobachtung die Boote ein. Die Sonne scheint immer noch, obwohl einige dunkle Wolken über dem Gletscher aufziehen. Am späten Abend werden wir abgeholt. Zu viert vorn in einem Pickup. Jürgen hat den Schaltstock zwischen den Beinen, wir sitzen alle auf einer Bank. Das Delta bleibt für uns von der Straße aus recht unsichtbar. An der 27-Mile-Bridge zeigt sich, dass dort die Möglichkeiten zum Fahrtabbruch und Organisation des Transportes nicht so günstig sind wie am Childsgletscher. Dort ist entgegen unserer Vermutung keine Ortschaft, das, was in der Karte eingetragen ist, ist offensichtlich historisch. Allerdings ist die Strömung bis hier ausgezeichnet.



Unser Chauffeur sagt allerdings, dass weiter draußen Brecher und Treibsand den Paddler erwarten und deswegen eine Umfahrung außen viel zu gefährlich sei. Da er auch Fischer mit Lizenz ist, kennt er sich schon aus. Dabei erzählte er auch, dass eine Fisch-Lizenz für sein Boot \$ 160 000 kostet, sie kann aber nach Erwerb wieder verkauft werden.

[Inhalt](#)

Inside Passage - Prince William Sound mit der Fähre

An der Fähre angekommen müssen wir erst warten, da das Büro der Fährgesellschaft noch nicht geöffnet ist. Eine Stunde später holen wir die Karten, Johannes hat inzwischen schon die Stadt erkundet. Wir lassen das Gepäck am Fährbüro. Zwei Mexikaner, die Johannes angesprochen hat, passen auf unser Gepäck auf. Wir gehen in die abendliche Stadt. Irgendwo sehen wir 2 Seakayaks auf einem Pickup, wir gehen hin, sehen, um was für Boote es sich handelt und werden aus dem dahinterliegenden Haus gleich angesprochen. Zwei Frauen gehören die Boote und wie üblich fragen sie uns gleich, was wir denn gemacht hätten.

Kurzer small talk als sie auch in Richtung Stadt gehen. Aha, wie ich schon früher festgestellt hatte, ist Seakayaking hier durchaus Frauensport.

Nach ausgiebigem Pizza-Essen begeben wir uns wieder zum Schiff. Wir schleppen unsere Klamotten an Bord - man, ist das schwer. Für die Guten Plätze an Bord kommen wir etwas zu spät an Deck. Die paar Liegestühle sind schon weg. Also wird ein Schlafplatz am Boden ausgesucht. Schade, dass wir die Fahrt bei Nacht machen. Kordova liegt sehr schön zwischen schneebedeckten Kuppen. Die Fahrt geht zwischen Inseln entlang. In der Nachtdämmerung kann man die Schönheit der Landschaft erahnen.

Am nächsten Morgen, als wir sehr früh aufwachen, sind wir schon weit im Valdez Fjord drin. Jetzt entdecken wir

auch den Nachteil unseres Schlafplatzes im "Solarium", wie dieser Glasüberdachte Decksplatz heißt: Rußplacken haben Schlafsack, Liegematte und Gesichter geschwärzt. Wir laufen in Valdez ein. Wir gehen für ein paar Stunden von Bord und bummeln durch den Ort. Post - Konfirmieren des Wagens, Post einwerfen, Laden - Einkaufen, Für einen Besuch bei Hedi ist es nicht die Zeit, zudem ist sie umgezogen, auch beim Pastor aus McCarthy ist ein Besuch zu früh. Valdez sieht anders aus als letztes Mal. der Oilspill hat hier seine Spuren hinterlassen, wenn gleich die Putzmannschaften inzwischen offensichtlich wieder abgezogen sind. Und die Lachsfischerei befindet sich dies Jahr im Streik, die Japaner wollen keine adäquaten Preise für den Fisch bezahlen, Die Boote bleiben also im Hafen, die Fischfabriken haben nichts zu verarbeiten, die Studenten und Tagelöhner keine Arbeit, deswegen gibt es auch keine Zeltstädte aus Plastikplanen, keine Huskies, die an die klapprigen Autos gebunden waren, als wir das letzte Mal da waren.

Im Fischereihafen ist nichts los, aber die Seeotter - die sind noch da, genauso wie beim letzten Mal, diesmal sind es aber fünf. Das Schauspiel ist das Gleiche, direkt vor der Pier tauchen sie nach Muscheln, nachdem sie sie heraufgeholt haben schwimmen sie auf dem Rücken, versuchen die Muscheln mit einem Stein zu knacken, drehen sich dabei um die Längsachse, um die Nahrung zu spülen etc. Besser als im Zoo.

Der Himmel heute wird sonnig, die Weiterfahrt führt uns wieder durch bekannte Gegend: 1987, die alten Zeltplätze, auf der berühmten Tonne liegen 5-6 Seelöwen und sonnen sich. Der Columbia Gletscher ist zu sehen, die Berge dahinter aber in Wolken gehüllt. Sonst bleibt die Fahrt bis Whittier sonnig. Whittier in Sonne, seltenes Ereignis für so einen hässlichen Ort?!

In Whittier verlassen wir ja das Schiff, ein Zug steht bereit, ich sehe mich noch um, ob ich irgendwo was für eine Busverbindung nach Anchorage entdecke, es soll auch hier schon Möglichkeiten geben, mit einem der Tourbusse mitzukommen, oder eine Fahrkarte für den Bus Portage-Anchorage zu ergattern. Fehlanzeige. Jürgen und Johannes wuchten indes das Gepäck in den Gepäckwagen. Die beiden wollen irgendwo in Portage oder umzu Zelten, während ich mich nach Anchorage durchschlagen will, um den Wagen am nächsten Tag abzuholen. Jürgen beobachtet einen älteren Mann mit einem Van, der aussteigt mit einem Packen Prospekten den er im Zug verteilt. Der Van steht als erster in der Wartereihe für die Zugfahrt. Als der Mann zurückkommt, fragt Jürgen ihn, ob er uns mitnehmen kann - es klappt, in jeder Hinsicht.

Er ist offensichtlich ein alter Flieger, früher flog er für die Pipeline, heute fährt er auf seine Rententage für einen Bruder, Vetter oder ähnlich und hilft ein Ausflugsschiff zu betreiben. 26 Gletscher in einem Tag. Kurz vor Abfahrt des Zuges kommt noch eine äußerst gutaussehende Blondine und steigt zu, sie gehört also offensichtlich zu unserem Pensionär, und hat unseren Alten ganz schön resolut im Griff. Offensichtlich ist sie von seiner leichten Tüdeligkeit schon etwas genervt, denn sie fährt ihm bisweilen ganz schön "übers Maul".

Sie erzählt, dass sie jetzt im Sommer für die Ausflugsschiffskompanie arbeitet, in Anchorage im Reisebüro sitzt, aber eigentlich aus Florida stammt, einen Grad in Kunst gemacht hat und nun in der Reisebranche unter anderem grafisch arbeitet.

Jürgen und Johannes werden in Portage extra zu einem Campground gebracht, ich kann bis Anchorage mitfahren und lasse mich in der Stadt mit kleinem Biwakgepäck absetzen. Bis 10.00 Uhr treibe ich mich im Zentrum rum, nehme dann den Bus zur Muldoon Road. Im Bus sitzen ein paar merkwürdige Typen, dann kommt noch Crocodile Dundee, absolut gestylt mit Indianerlederjacke, ornamentierten Stiefel usw. und unterhält den ganzen Bus mit Geschichten von seinem Schlangenbiss, seinen Hunden - wilde Type.

Ich biwakiere hinter dem Campground in Kai's Biwaksack. was für eine enge Nacht. Wie gut, dass es nicht regnet. Zerknittert und ungewaschen wache ich auf. Da ich das Handtuch vergessen habe, kann ich nicht duschen gehen. Mist.

[Inhalt](#)

Regentage

Also ab zum Flughafen, Wagen abholen, fahre ungefrühstückt aus der Stadt nach Portage. Ein Tag Sonne am Portagegletscher folgt, aber dann ist es aus mit dem schönen Wetter. Wir beginnen unsere Rundtour über die Kenai Halbinsel. Auf dem Weg dahin kommen wir am Six-Mile-Creek vorbei, einem der interessantesten Wildwasser in der Nähe von Anchorage, wie wir tags vorher sahen, als etliche Slalomboote von dort nach Haus transportiert wurden. Wir besichtigen den Upper Canyon, aber bis auf Johannes verspürt bei dem lausigen Wetter keiner Bock auf Wildwasser - wir verschieben es auf den Rückweg. Doch weder eine Fjordtour in Seward noch Wildwasser auf dem Kenai verlocken uns wegen Wind/falsches Boot und lausiges Wetter. Kenai bietet uns Heimatmuseum, russisch-orthodoxe Kirche mit geschäftstüchtigem Popen, der für erhebliches Geld in seinem kleinen Holzgotteshaus antikommunistische Kirchenstories den Touristen feilbietet, Belugawale und einen

Zeltplatz mit allerdings trüben Ausblick auf die Vulkane der Alaska-Halbinsel von der Steiluferkante aus.

Von Kenai aus fahren wir nach Homer, kalkulieren, ob wir dort eine Fjordtour machen sollen, es liegt immerhin eine Nette Vogelinsel in Fjord, so dass der Weg einen Trittstein hätte und Fährboote könnten einen transportieren, selbst Seakayaks könnte man leihen, aber das Wetter bleibt lausig. Rundgang im Hafen, wir sehen Touristen-Heilbutt-Fang mit Größenprämierung und anschließendem Filetierservice. Ein Abend in einer Kneipe mit Rockband folgt, allerdings kaum Publikum, es fehlen wohl die Saisonarbeitskräfte aus den lower 48. Rückfahrt nach Hope, Biwakieren in den Bergen wo noch einige Goldminen sein sollen, bei einer Wanderung werden nochmal Klamotten und Schuhe richtig durchnässt. Wir hatten in Hope noch nach einer Cabin gefragt aber der Preis, der uns im Seaview Cafe für eine Hütte mit zerbrochener Scheibe, war wohl etwas übertrieben und erreichte hawaiianische Luxushotelpreise. Rückfahrt nach Anchorage, Büchereinkauf, Besuche noch bei Gary King, Rei, Alpine Sports oder ähnlich, Museum. Auf die letzte Nacht regnen wir noch mal kräftig ein, damit wir das Zelt nass einpacken müssen. Frühstück unter dem Dach am Sportplatz vor den Zeltplatz, Versuch, das Zelt zu trocknen, dann noch mal Anchorage, zum Schluss Bier im Thomas Cook Hotel im der Dachbar mit Blick über die Stadt, dann der Versuch(!) Lachs einzukaufen, und Abschied von der Stadt. Der Abschied geht dann doch nicht so schnell. um 1/2 eins sollen wir abfliegen. Um 3 Uhr steht die Maschine immer noch und wird wegen Defekt auch stehen bleiben. Dieses Problem ist für die Fluggesellschaft fast nicht mehr zu bewältigen, denn schon das Aufgeben unseres Gepäck war ein fast unlösbares intellektuelles Problem für eine kleine schlitzäugige (oh wie rassistisch) Delta-Mitarbeiterin. Und die sollte nun auch noch unser Fernflugproblem lösen. Wir sollten doch einfach eine Nacht bleiben und dann die selbe Maschine am nächsten Tag nehmen. das bei unserem Gepäck, ohne Wagen, der war ja schon weg.

Nur Protest brachte uns erstens eine kompetentere Mitarbeiterin, die denn auch vorher unser Gepäck auf die richtigen Weg gebracht hatte und uns als die Troublemaker gleich wiedererkannte, und zweitens eine Flugverbindung, die mich nur 3 Stunden später in Bremen landen lies als vorgesehen. Johannes hatte sich vorher schon drangemacht, einen anderen Flug zu bekommen und war verschwunden, gleichwohl lag noch ein Gepäckstück von ihm in der Halle, als wir am nächsten morgen wegflogen. Seattle, Cincinnati, Frankfurt waren die Stationen und wir hatten gute Sicht während des Fluges. Unsere Lufthansaflüge waren nicht bestätigt, aber das war für mich kein Problem, nur waren wir zu schnell für unser Gepäck. In Frankfurt warten wir aber kein Gepäck, nur Harry Valerien vom ZDF. Mein Flug nach Bremen ist o.K. aber Jürgen hat Probleme. Keine Buchung, doch Buchung, Jürgen fliegt erst um 16.00, erfährt dann aber, dass er doch eine Buchung um 13.00 Uhr hatte. Na denn.

Das Gepäck ist am nächsten Tag da. So war's bequemer.

[Inhalt](#)

© 2000-2009: [Kanu-Verein Unterweser e.V. Bremerhaven](#) [Impressum](#) [Kontakt](#)

Inhalte: Inhalte dieser Seiten wurden sorgfältigst erstellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir jedoch keine Gewähr. Wir sind als Diensteanbieter gemäß § 7 Abs.1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir jedoch nicht verpflichtet, fremde übermittelte oder gespeicherte Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links: Diese Präsenz enthält Links zu Webseiten Dritter, deren Inhalte wir nicht beeinflussen können. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Inhalte verlinkten Seiten verantwortet stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten. Verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Die permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht: Werke, Inhalte und Abbildungen auf den Seiten des Kanuverein Unterweser unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Datenschutz: Die Nutzung unserer Webseite ist in der Regel ohne Angabe personenbezogener Daten möglich. Soweit auf unseren Seiten personenbezogene Daten (beispielsweise Name, Anschrift oder eMail-Adressen) erhoben werden, erfolgt dies, soweit möglich, stets auf freiwilliger Basis. Diese Daten werden ohne Ihre ausdrückliche Zustimmung nicht an Dritte weitergegeben. Wir weisen darauf hin, dass die Datenübertragung im Internet (z.B. bei der Kommunikation per E-Mail) Sicherheitslücken aufweisen kann. Ein lückenloser Schutz der Daten vor dem Zugriff durch Dritte ist nicht möglich.

Werbung: Der Nutzung von im Rahmen der Impressumspflicht veröffentlichten Kontaktdaten durch Dritte zur Übersendung von nicht ausdrücklich angeforderter Werbung und Informationsmaterialien wird hiermit ausdrücklich widersprochen. Die Betreiber der Seiten behalten sich ausdrücklich rechtliche Schritte im Falle der unverlangten Zusendung von Werbematerialien, etwa durch Spam-Mails, vor.